

Mobilitet uden måde

En anmeldelse af Infrastrukturkommissionens betænkning

Jespersen, Per Homann

Published in:
Global Økologi

Publication date:
2007

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

Citation for published version (APA):
Jespersen, P. H. (2007). Mobilitet uden måde: En anmeldelse af Infrastrukturkommissionens betænkning. *Global Økologi*, 14(4), 8-11.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain.
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact rucforsk@kb.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Mobilitet uden måde

Står det til Infrastrukturkommissionen skal flere motorveje, ny teknologi og moderate oliepriser løse fremtidens trafikproblemer. Mobilitet er godt, mere mobilitet er bedre.

At klimaudfordringen sætter nye rammer også for transportsektoren indgår ikke i Kommissionens visioner.



■ Af Per Homann Jespersen trafikforsker, Roskilde Universitetscenter

Infrastrukturkommissionen (ISK) blev nedsat af VK-regeringen i efteråret 2006 og fik til opgave: *at analysere de fremtidige infrastrukturebehov på transportområdet, og komme med forslag og strategier til håndteringen af de langsigtede udfordringer for transportinfrastrukturen.*

ISK skulle have afleveret deres rapport omkring 1. november, men fik på grund af valget udsættelse til december. Denne artikel bygger på udkastet til kommissionens betænkning.

'Forudse og forsyne'

Betækningsudkastet er et omfattende værk på 260 sider, der kommer langt omkring, rigtig langt. Fundamentet er imidlertid klassisk: Det offentlige skal stille den infrastruktur til rådighed, som trafikanterne efterspørger. *Predict and provide*, 'forudse og forsyne' kalder man denne planlægningsstilgang, hvor efterspørgsel efter mobilitet betragtes som noget naturgivent, som man ikke kan eller skal gøre noget ved men kun i videst muligt omfang tilfredsstille. Denne tradition videreføres af ISK, der stort set holder sig fra alt, der drejer sig om regulering af efterspørgslen som for eksempel, hvordan økonomiske virkemidler kan være med til at reducere vores voksende mobilitetsbehov. 'Mobilitet er godt, det øger velstanden' er et dogme, der ikke diskuteres.

Derfor er udgangspunktet for kommissionens arbejde også prognoser for efterspørgslen efter kørsel med bil og tog. Med en lineal (ganske vist en kompliceret én), fremskriver man de sidste årtiers trafikudvikling frem mod 2030. Og tænk, behovet for at køre i bil stiger, ligesom i de foregående år, mens behovet for at køre i tog, kun stiger ganske svagt. Der vil blive efterspurgt hele 70 pct.

Antal personbiler i Danmark 2 mio. + Antal kørte km pr. bil i 2002, i gennemsnit 11.100 km (1990: 9.700 km) Forøgelse af motorvejsnettet siden 1990 62 pct. Kilde: Danmarks Statistik

flere bilkilometre på statsvejene i 2030, mens togtrafikken kun vil stige 5-10 pct.

Forudsætningen er ganske vist, at trængslen på vejene ikke påvirker bilisterne – oversat betyder det, at motorvejsnettet fortsat skal udbygges. På banen klarer vi os med de jernbaner, vi har haft i mange år og som er nogle af Europas tættest trafikerede og i øvrigt stærkt forsømte baner.

Det kan undre, at kommissionen splitter behovet op i bil og bane. Det vigtige for samfundsudviklingen er vel at personer og varer kan komme frem (mobiliteten), og ikke hvordan de kommer frem.

Olie og klima

ISK vælger at gå let hen over bilernes afhængighed af olie og konsekvenserne for klimaudviklingen af forbruget af fossile brændstoffer. De bruger det Internationale Energiagenturs (IEA) prognose for oliepriserne, som konsekvent har vist sig at være i underkanten. Prognosen siger aktuelt, at prisen holder sig omkring 50-60\$/tønde frem til 2030, men for at være på den sikre side foretager ISK en følsomhedsanalyse, hvor man ser på, hvad der sker, hvis olien alligevel skulle blive 10 pct. dyrere. 10 pct.! I skriven- de stund koster olien 98\$. Hvis dollarkursen går tilbage til det niveau, den havde for seks- syv år siden, stiger olien med 40 pct. 10 pct., det kan man da kalde optimisme.

Optimismen er endnu større, når det gælder klimaet. Kommissionen går endda i rette med regeringens målsætning om, at transportsektoren skal halvere sit klimagas- udslip frem til 2030:

”Det er ikke hensigtsmæssigt at lægge sig fast på konkrete sektorspecifikke mål i den nuværende situation, hvor omkostningerne ved at reducere miljøbelastningen i trans-

portsektoren sammenlignet med omkost- ninger ved tilsvarende reduktioner i andre sektorer, ikke er kendte,” skriver Kommissi- onen frejdigt. Den sætter sin lid til den tek- nologiske udvikling, til planlægningen, til ’strategisk investering og information’ om kollektiv trafik. Dog uden at gøre sig den mindste umage for kvantitativt at vurde- re, om effekterne af disse virkemidler er til- strækkelige til at nå målet.

Miljøvenlige biler

Hvis Infrastrukturkommissionens prognose holder, og der kommer 70 pct. mere trafik på statsvejene i 2030 (og måske 40 pct. me- re på de kommunale veje), skal vores biler være cirka tre gange så CO₂-effektive, som nye biler er i dag. Det svarer til 55 g CO₂ pr. kilometer. Det er en yderst optimistisk for- udsætning set i forhold til, at EUs mål er en reducere til 100 g pr. kilometer i 2020. De andre teknologiske muligheder, der nævnes, kan heller ikke redde os:

- > Biobrændstoffer har en begrænset CO₂- fortrængning, også den såkaldte 2. gene- ration (men de mindsker oliebehovet).
- > Batteribiler skal hente deres energi fra el- nettet, der med den beskedne udvikling der er planlagt for vedvarende energi, stadig vil pulse store mængder CO₂ ud i 2030.
- > Brintbiler skal også have deres energi fra elværkerne eller alternativt fra naturgas el- ler olie.

Og dog ... kommissionen nævner lige, at det ville være godt, hvis der sidder mere end 1,5 personer i gennemsnit i hver bil, men at udviklingen desværre går den forkerte vej. Og det nævnes, at en generel hastighedsbe- grænsning på 80 km/t vil betyde, at bilerne kører energiøkonomisk optimalt. To fornuf-

tige tiltag, men de diskuteres ikke yderligere i rapporten. Den teknologiske udvikling er bestemt vigtig, for at vi også fremover kan have en høj mobilitet – men det er ingen mi- rakelkur.

Flere motorveje

Det afsluttende kapitel *Vision, målsætning- er og indsatsområder for infrastrukturen og transportsystemet i 2030* beskriver pri- mært nye vej- og baneprojekter. Ganske vist skal *Danmarks infrastruktur og miljøet gå hånd i hånd*, men ud over den store optimis- me i forhold til den teknologiske udvikling, er der kun et svagt hint om at ændre beskat- ningen på biler endnu mere end regeringen gjorde her i sommer (som regeringen selv regner med giver 2 pct. CO₂-reduktion). Det Økologiske Råd har vist, at en effektiv ad- færdsændring kræver at man beskatter det at køre i bilen og ikke kun ændrer registre- ringsafgiften. Men den slags betragtninger kommer man overhovedet ikke ind på.

Med vægt på Hovedstadsområdet og Østjylland inkl. en ny Lillebæltsforbindelse peger ISK på en række nye projekter. I Østjylland er det næsten udelukkende vej- projekter men *”På baneområdet kan ... ske opgraderinger af det eksisterende jernbane- net i Østjylland med henblik på at etablere kvartersdrift i regionaltrafikken og hurti- gere rejsetider mellem de store byer og der- med aflaste vejtrafikken”*. Hvis der bygges en lang bro fra Bogense til Juelsminde, skal der dog også tog med over.

I afsnittet om Hovedstadsområdet indehol- der betænkningen nogle få kendte projekter på banesiden: En ringbane i Ring 3, et over- halingsspor på S-banen til Hillerød og nogle afgreninger på den vedtagne Metro city- ring til bl.a. Brønshøj og Ny Ellebjerg. ➔

Til gengæld holder man sig ikke tilbage med motorvejsudvidelser: Motorring 4 skal forlænges, Motorring 5 skal overvejes og både på Køge Bugt-, Frederikssund-, Hillerød- og Helsingørmotorvejene skal der ske udvidelser. Hvorfor afsnittet i betænkningen har fået titlen *Ringene skal slutes i Hovedstadsområdet på både vej og bane* må stå som lidt af en gåde.

Den anerkendte lærdom om at udbygning af radialer fører til mere trafik i centrum er tilsyneladende gået helt i glemmebogen. Det samme gælder den lærdom, at nye veje skaber mere trafik – *induced traffic* er et velkendt begreb. Også viden om, at øget mobilitet ikke nødvendigvis giver øget vækst, er

fraværende. Mobilitet er godt, mere mobilitet er bedre, synes at være mantraet.

'Det skal nok gå'

Udkastet til betænkningen fra ISK er omfattende og giver et rigtig godt indblik i den danske transportsektor. Men i forhold til visionære strategier for de statslige investeringsbeslutninger på transportområdet kommer den i den foreløbige version helt til kort. Strategiske valg bør baseres på de trusler, der kan være. Kommissionen tager uden vaklen 'det skal nok gå' positionen i forhold til olie og i forhold til klima.

Man skal ikke nødvendigvis planlægge ud fra det mest pessimistiske scenarie, men når

de pessimistiske scenarier slet ikke er beskrevet, så får regeringen og Folketinget ikke noget godt beslutningsgrundlag.

Gunver Bennekou direktør i Danmarks Naturfredningsforening har for nylig spurgt miljøminister Connie Hedegaard om hvordan hun ville sikre, at trafikudviklingen ikke spolerede vores klimastrategi. Miljøministeren svarede, at det regnede hun da bestemt med, at Gunver klarede som medlem af Infrastrukturkommissionen. Gunver får rigtig travlt.

phj@ruc.dk

Læs mere: www.infrastrukturkommissionen.dk



Fotos: Solar Electrical Systems

Transportens energiforbrug skal ned

Udnyttelsen af brændstoffet er afgørende for bilers energieffektivitet.

Benzindrevne biler udnytter under 14 pct. af energien fra benzinen, resten frigøres til varme.

Hybridbiler, der både kører på el og benzin kan have en udnyttelsesgrad på op til 26 pct.

Hybridbilen på billedet til venstre, Toyota Prius, er yderligere udstyret med et ekstra batteri som oplades af solceller monteret på taget. Med solcellemodul kan kørelængden på el i alt nå op på 32 kilometer om dagen. Udnyttelsesgraden er da cirka 29 pct. afhængig af kørevaner, hastighed og vejbelægning.

Elbiler der kører på vedvarende energi kan have en energieffektivitet på op til 65 pct. Læs også side 16-17.

Mere info: www.solarelectricalsystems.com

INTERVIEW

Der skal flere fremtids-scenarier til



Per Homann er trafikforsker ved Roskilde Universitet.

– Hvad er din største anke mod Infrastrukturkommissionens forslag til fremtidens trafik?

Måden, de har grebet opgaven an på. De har ikke spurgt, hvordan kunne dette samfund tænkes at se ud i 2030? De har blot overført nutidens behov. Der skal flere fremtids-scenarier til. Et kunne jo typisk være 'Lomborg-scenariet' *det går nok*, et andet 'Auken-scenariet' som *det bekymrende*. Så kommer nuancerne frem, udviklingsperspektivet bliver spredt, og du overser ikke så let noget. Infrastrukturkommissionens planlægning er for simpel.

– Mange (især mænd) elsker biler, de pudser og polerer dem, og kan lide at køre i dem. Er der noget galt i det?

Nej, jeg har selv bil. Bilen er vigtig og uundværlig i hverdagen for mange. Min pointe er bare, at man skal bruge den på steder, der er velegnet hertil, dvs. afsidesliggende områder og ikke på de store indfaldsveje til København, hvor den kollektive trafik er veludbygget. Og så vil jeg gerne være med til at fremme, at man som bilist, rent faktisk kan komme frem på vejene.

– Hvordan skal man konkret begrænse folks bilkørsel?

Man kan sætte benzinpriserne op. Argumentet for ikke at gøre det er, at så skal alle lande gøre det. Men måske EU på et tidspunkt for at begrænse biltrafikken vedtager dette. En anden mulighed er, at plumbere bilens kilometertæller og få den aflæst ved et årligt bilsyn. Det svarer til, at borgere hvert år aflæser husstandens elforbrug.

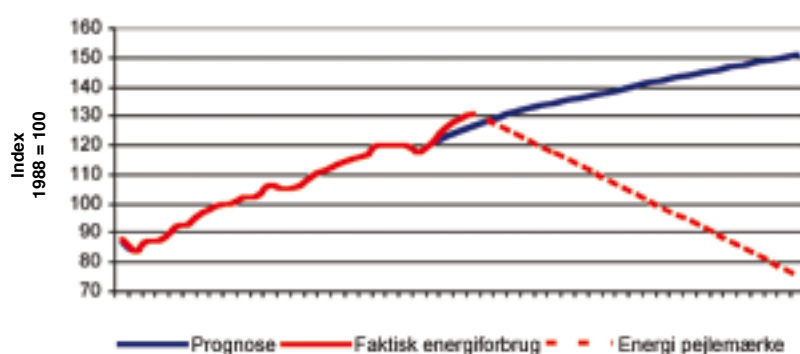
– Er det ikke kontrol?

Jeg synes ikke det handler om kontrol, hvis du på værkstedet får aflæst, hvor langt du har kørt i det forgangne år. Du skal jo ikke fortælle *hvor du har været*, men *hvor langt du har kørt*.

– Hvordan kommer du selv på arbejde?

Jeg er rigtig stolt, når jeg formår at cykle (Kbh-Roskilde), men det sker desværre ikke så tit. Jeg bruger mest bil. 5-10 pct. af dagene kollektiv trafik.

Transportsektorens energiforbrug



Figuren viser det fald i energiforbruget, som regeringen ligger op til i sin bæredygtighedsstrategi fra 2002 (rød stiplede linje). Den blå linje viser den stigning i energiforbruget som forventes i transportsektoren ifølge Energistrategien for 2025.

Der er langt til målet, og der skal ske en stor reduktion i forbruget af fossile brændstoffer til transport for at regeringens målsætning kan opfyldes.

Regeringen har i sin bæredygtighedsstrategi fra 2002 lagt op til, at trafikens CO₂ udledninger skal reduceres med 25 pct. i 2030 ift. 1988.

Transportens olieforbrug udgør omkring 60 pct. af det samlede danske olieforbrug.